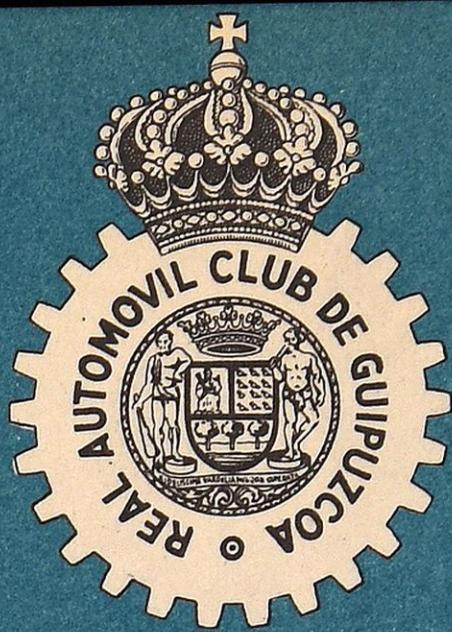


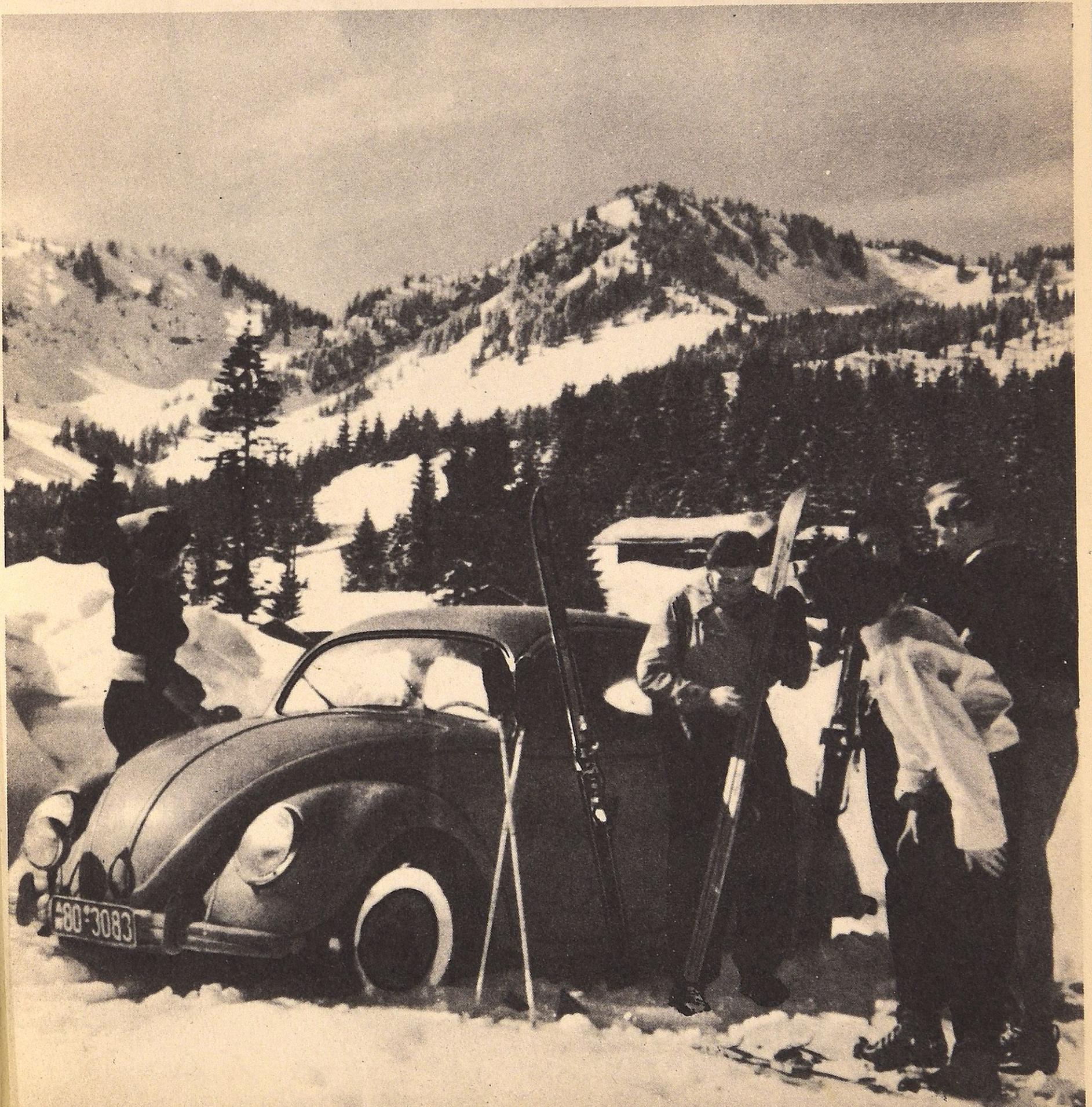
# R.A.



# C.G.

BOLETIN OFICIAL

DE INFORMACION



SOBRE LAS RUTAS BLANCAS DE LAS VACACIONES. PAISAJE SUIZO



*La Familia*  
**GURYS**

Especialidades:

jabones Flores de Gurys y Duque

Crema cutanea

Barra de afeitar

Unicos fabricantes:

Lizariturry y Rezola S.A.  
San Sebastian

*Gurys*

21057



## BOLETIN OFICIAL DE INFORMACION

Fundado en Mayo de 1950

# Real Automóvil Club de Guipúzcoa

### CONTENIDO

	Págs.
Máximo de seguridad para la mayor aventura . . . . .	3
Información del Club . . . . .	9
Consejos de Pío XII a los automovilistas . . . . .	17
Automovilistas y peatones . . . . .	19
Hecho lamentable que no debiera repetirse . . . . .	21
Una vida dedicada a la mecánica: Henry Ford (capítulo X) . . . . .	23
Menestra automovilista . . . . .	31
Humor del automóvil . . . . .	32

#### Delegación en Navarra

**Neumáticos y accesorios, S. A. (Nyasa)**

Avda. Generalísimo Franco, 9

Teléfono: 4727

**PAMPLONA**

#### Delegación en Alava

**D. Ignacio Lascaray Ondarra**

S. Prudencio, 25, bajo, y Postas, 19-2.º

Teléfono: 1543

**VITORIA**

DEPOSITO LEGAL - SS 32 - 1959

Oficina central: Bajos del Teatro Victoria Eugenia. - Teléfono 11529

**SAN SEBASTIAN.**

*Gustavo Massé y C.ª S. en C.*

## MOTORES MASSÉ DIESEL



Fabricación de recambios

Reparación de vehículos

Repuestos y accesorios para autos y camiones

### **TALLERES MECANICOS**

GARAJE PARA TURISMOS } INDEPENDIENTES  
GARAJE PARA CAMIONES }

Especialidad en repuestos y reparaciones  
de motores Diesel

Concesionarios de **"AUSTIN"** para Guipúzcoa  
(existencia de repuestos)

Engrase a presión

Servicio especial de verificación de direcciones

Teléfonos 11317 - 15245 - 17657

Telegramas: "GUMASS"

Calles: TERCIO SAN MIGUEL y JOSE MARIA SOROA

## **SAN SEBASTIAN**



SE DISTRIBUYE GRATUITAMENTE A LOS SOCIOS DEL R. A. C. DE GUIPUZCOA

## MAXIMO DE SEGURIDAD PARA LA MAYOR AVENTURA...

*Para cerrar el somero estudio que venimos haciendo sobre los factores que intervienen en la seguridad en la carretera, hoy vamos a hablar de dos temas de importancia capital: la atención difusa y la conducción defensiva.*

### OJOS ALREDEDOR DE LA CABEZA...

Si las moscas pudiesen coger un volante, serían ciertamente las mejores conductoras del mundo, porque tienen *la cabeza rodeada de ojos*. Y aquí volvemos a la idea de si no es indispensable en una carretera ver muy lejos y, en contraposición, si es indispensable ver por todas partes.

Es evidente que los ojos de un hombre no tienen nada de común con los de una mosca; sin embargo, pueden adquirir parecida propiedad gracias a una excelente *atención difusa*.

Por de pronto, un automovilista no debe jamás olvidar que conducir es, fundamentalmente, adaptar un conjunto de gestos preci-

sos a conjuntos de imágenes percibidas...

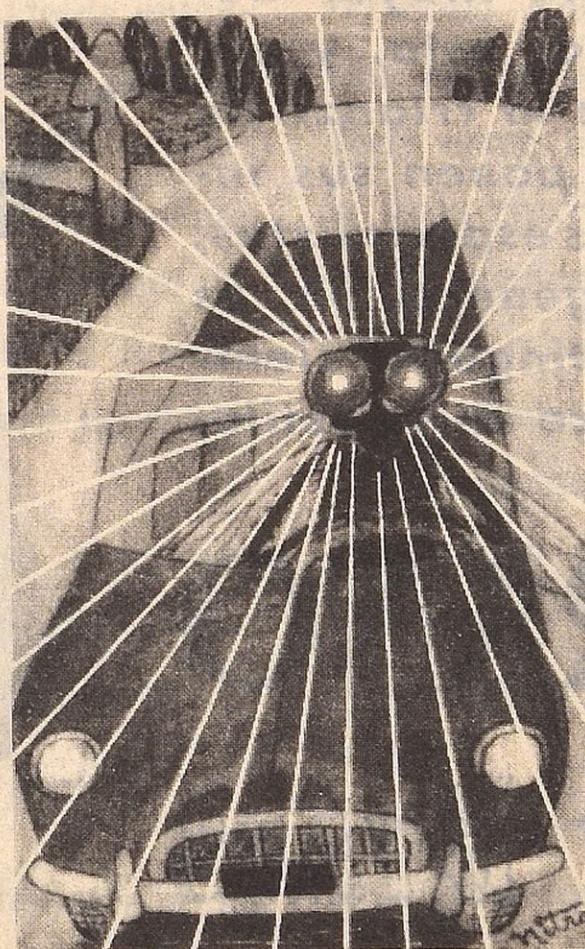
El profesor Brody, del Centro de Seguridad de Nueva York, ha puesto a punto un sistema ingenioso que permite a los jóvenes conductores extraer lo esencial de un conjunto de imágenes.

Según aquel sistema, se hace pasar ante el alumno, en el espacio de una fracción de segundo, varias fotos panorámicas *tomadas desde un volante*. El instructor le pregunta, entre foto y foto, qué es lo que ha visto de más destacado. Si el joven le responde que se ha fijado en una muchacha bonita

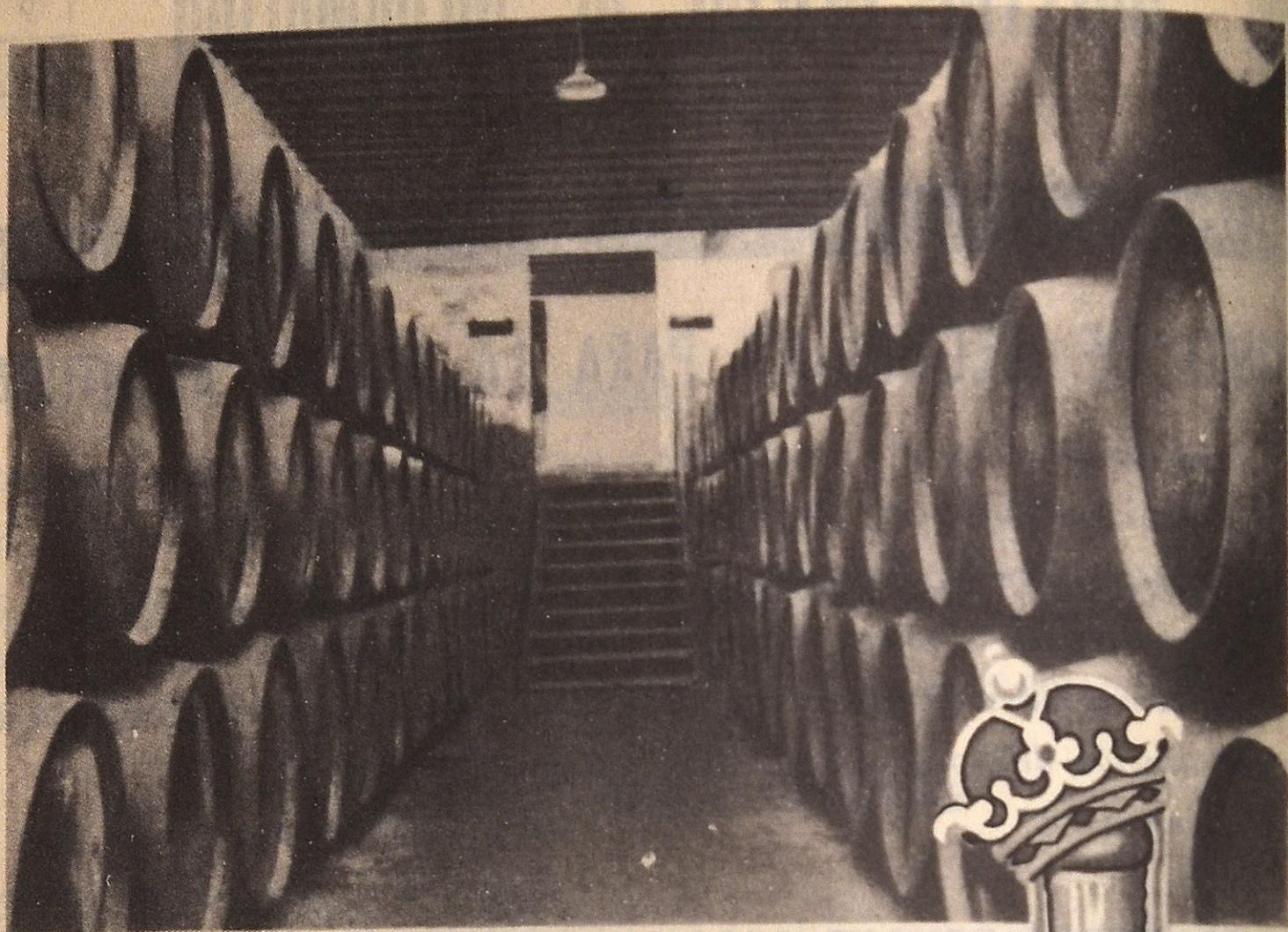
que había en la esquina de la calle, en el anuncio de un cine o en la marca del coche que venía en dirección contraria, el instructor vuelve a pasar la imagen y el alumno se da cuenta entonces de que se le había pasado inadvertida la señora que que iniciaba el cruce de la calzada.

Y así, poco a poco, gracias a una enseñanza racional, el aprendiz de conductor *aprende a ver* de una manera *rápida y reflexiva*.

Quisiéramos ser claros para poder ser mejor com-



Según el ingenioso sistema del profesor Brody, deben pasar ante el alumno, en el espacio de una fracción de segundo, varias fotos panorámicas tomadas desde un volante...



Viejos toneles, conservados a través de los siglos, son parte del incalculable tesoro que almacena GONZALEZ BYASS, la mayor bodega del mundo. Por esto, y por los cuidados que en la crianza de sus vinos y coñacs ponen sus inigualables capataces especialistas, de generación en generación, es por lo que Vd. distinguirá siempre, como algo único en su estilo, al coñac

# SOBERANO

## GONZALEZ BYASS



CASAS EN JEREZ - PUERTO DE SANTA MARÍA - SANLÚCAR DE BARRAMEDA  
OPORTO - LONDRES - TÁNGER - COGNAC

RASGO Publicidad

prendidos: no es precisamente aterrorizando al usuario de la carretera con "slogans" del estilo de "la carretera mata" como llegaremos a mejorar la forma de conducir, sino más bien forzándole a la reflexión y haciéndole ver palpablemente sus debilidades y defectos; en una palabra, educándole.

Hace tiempo, la dirección de algunas fábricas hacía pegar en las paredes de las naves de las mismas grandes carteles con dibujos espeluznantes; por ejemplo, una mujer alcanzada por una máquina y arrastrada por ésta cogida del cabello...

A pesar de aquellos carteles, todos los años era forzoso lamentar dos o tres accidentes de este tipo, hasta que un ingeniero, joven y renovador, ordenó un día que desaparecieran todos los carteles y, reuniendo repetidas veces a sus obreros, les explicó cómo debían actuar con aquella máquina que era, efectivamente, muy peligrosa.

Es decir, en lugar de provocar en ellos el pánico, les *infundió confianza*. Desde entonces, ni un solo accidente volvió a registrarse en aquella fábrica.

Esto no tiene otro valor, naturalmente, que el de un ejemplo; pero nos permite deducir que el buen conductor es el hombre fuerte y tranquilo en el volante y no el aterrorizado.

El pensamiento que guía al americano Witner, filósofo de la seguridad, es: *máximo de seguridad para la mayor aventura...*

### "DEFENSE DRIVING"

Si recurrimos tan frecuentemente a los estudios que se hacen en los Estados Unidos sobre la psicología del conducir es porque América es el país que más se preocupa de

los complejos problemas que representa un hombre colocado ante un volante.

Los americanos han instituido en todo el país un método pedagógico de conducir por medio de la escuela y de la auto-escuela. De este modo, existe para ellos un "defense driving" (conducción defensiva), que desarrolla la imaginación del alumno conductor y le induce, sobre todo, a *prever* el peligro.

Entre un montón de ejemplos, señalemos el más sencillo: si un balón aparece inopinadamente delante de un coche y atraviesa la carretera, *piense que siempre hay un niño detrás del balón...*

En realidad, muchos conductores no han llegado a alcanzar el nivel máximo a que ha llegado la técnica; por lo tanto, no *saben* utilizar su coche. Conducen, como si dijéramos, al estilo de un aficionado a la fotografía que tomase todas las fotos a 50° con el aparato más perfecto. Es decir, que confunden la *rutina* catastrófica con la *acción reflexiva*. Entre el momento en que se percibe el accidente y el accidente mismo, es decir entre la buena *reacción intelectual* y la mala *reacción sentimental*, un conductor puede siempre hacer alguna cosa para reducir al mínimo las siempre desagradables consecuencias del accidente. Y no lo hace, prácticamente, jamás, porque no se le ha enseñado a defenderse en un terreno bien estudiado y conocido en los Estados Unidos bajo la etiqueta de *situaciones peligrosas*.

Si pilotos de carrera como Behra o Fangio, por ejemplo, han salido más de cincuenta veces airosos de situaciones peligrosas, yendo a 250 kilómetros a la hora, créasenos que no ha sido por efecto de la



viaje  
comodamente.

... y resuelva  
"este" problema,  
avisando a:



**RAMON YRURETAGOYENA**

**IRUN:** Mártires de Guadalupe, 21 Teléfono 61800

**SAN SEBASTIAN:** Plaza Centenario, 7 Teléfono 23997

**VITORIA:** Olaguibel, 29 Teléfono 3839

**BURGOS:** Bernabé Pérez, 2 Teléfono 1139

**MADRID:** Tomás Bretón, 12 Teléfono 395207

*Arenja*

e a su alidad, sino porque hicieron, gracias a su oficio del volante, *exactamente lo que había que hacer* y no otra cosa...

No pedimos tanto al lector... Pero, lo que han hecho esos señores, a 250 por hora, ¿no lo haría

él, si estuviese educado para ello, yendo simplemente a 90?

Lectores: para empezar, y si ningún profesor de auto-escuela os lo ha dicho, lo cual sería lamentable, no olvidéis que la intensidad del choque, en caso de accidente, es proporcionada al cuadrado de la velocidad; es decir, que entre dos choques, el uno a 50 kilómetros a la hora, y el otro a 100—proporción de uno a dos—aquella intensidad estará en la proporción de uno a cuatro (ya que cuatro es el cuadrado de dos).

### LA PRUDENCIA. NO ES SUFICIENTE

En realidad, el mal proviene de que no se educan debidamente, en general, el cerebro, el ojo, los reflejos, los gestos todos del conductor; todos los *aspectos humanos* de la circulación, en una palabra.

La seguridad en la carretera no se basa



En una universidad americana, un profesor enseña a conducir a varias encantadoras estudiantes, todas las cuales, según se ve, tienen en sus manos un volante imaginario.

tan sólo en esa palabra que algunos suponen que, por sí sola y como por encanto, va a resolver todos los peligros: *prudencia*.

En el siglo de los aviones supersónicos y de los cohetes interplanetarios, la palabra

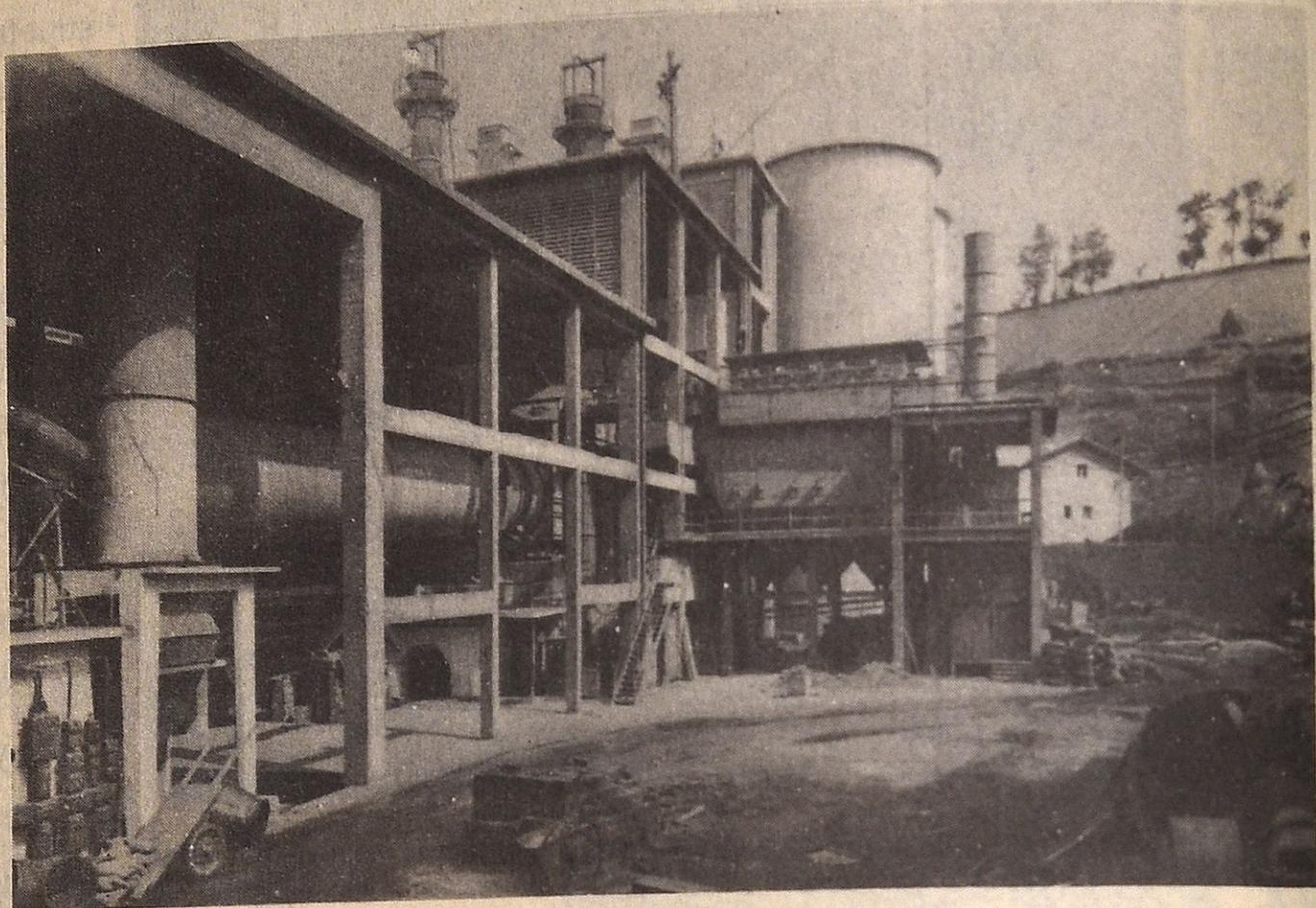
*prudencia*, por sí sola, no debe ser servida en todas las salsas, ya que va a terminar por perder toda su significación. Que se enseñe más bien a los conductores a mirar de frente a sus responsabilidades, que se les enseñe la técnica más eficaz y que se les imbuya los debidos conocimientos para que en la carretera puedan defender su vida y respetar la de los demás.

Cuando un soldado marcha a la guerra, su madre, con un amor inmenso y ciego, es proverbial que le diga: "*Hijo mío, ante todo sé prudente...*".

*Un coche mal conducido es tan peligroso como un obús y, sin embargo, la prudencia jamás ha impedido que un obús estalle.*

Lo esencial es, pues, saber conducir y esto es el fruto de mucha paciencia y de un esfuerzo cotidianamente renovado.

R. C.



# **CEMENTOS REZOLA, S. A.**

**Producción anual: 300.000 toneladas**

**Churruca, 7**

**San Sebastián**

## A partir del 1 de Abril se exigirá en Francia a los automovilistas extranjeros el Seguro de Responsabilidad Civil Ilimitada

Este año, el pago de las Patentes podrá efectuarse entre el 2 de Febrero y el 10 de Marzo próximos. - Las Comisiones Deportiva y de Turismo del Club trabajan activamente

### ELEVACION DE LA CUOTA DE SOCIO

En la Junta general celebrada el 22 del corriente enero, se tomó el acuerdo de elevar la cuota mensual en cinco pesetas. Por lo tanto, a partir de este mismo mes, la cuota de socio del Real Automóvil Club será de QUINCE PESETAS.

Las crecientes necesidades de todo orden y el legítimo deseo de ir mejorando y ampliando los servicios en favor de los señores socios, han aconsejado a la Junta Directiva proponer a la general este pequeño aumento, realmente insignificante en la economía particular de cada uno de los señores socios, pero que, en conjunto, puede aportar un estimable refuerzo a la economía de la Sociedad en beneficio de la colectividad automovilista.

**NUESTRAS  
COMISIONES  
TRABAJAN**

En nuestro nú-

mero anterior ya dimos cuenta de haber sido reorganizadas las Comisiones Deportiva y de Turismo del Club, mediante el nombramiento de destacados señores socios, cuyos nombres se dieron a conocer también en el expresado número.

Los componentes de las referidas Comisiones han iniciado ya sus reuniones, estudiándose en el aspecto deportivo la posibilidad de poder organizar alguna o algunas pruebas de este carácter.

En cuanto a la Comisión de Turismo, con sideramos su labor de importancia y trascendencia grandes. Se han cambiado ya las primeras impresiones sobre asuntos que le pueden ser encomendados para su estudio y desarrollo, y señalemos como fundamental el que pudiéramos titular "seguridad en la carretera", a base de campaña publicitaria en Prensa y Radio, campaña escolar, contando con la colaboración de las Corporaciones, y proyecciones en las pantallas de los Cines.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa ha creado el Servicio del Seguro Mutuo de Automóviles de Turismo, a través de su Mutualidad oficial

## MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con las ventajas propias de la **modalidad mutualista**. Validez de la póliza en Europa y Norte de Africa, **sin aumento en la prima**.

Cubre todos los riesgos en forma combinada o aislada.

En caso de diferencias entre Mutualidad y asegurado, actuará como árbitro el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, sin intervención, por lo tanto, de los Tribunales de Justicia.

Mutualidad inscrita en la Dirección General de Seguros por Orden ministerial de 7 de Marzo de 1936 y declarada de ámbito nacional por Orden ministerial de 3 de Febrero de 1955.

Solicítese información en las Oficinas del Club, en las Delegaciones de éste en Vitoria y Pamplona y en la Delegación de esta Mutua en Bilbao, Alameda de Recalde, 25-1.º izqda.

Representantes y corresponsales en España y en el extranjero.

# GARAGE Y TALLERES

Peña y Goñi, 12-14 • Teléfono 12152

Servicio permanente de  
**CAMIÓN - GRÚA**



PIEZAS LEGITIMAS

## Ford

CONCESIONARIO OFICIAL PARA GUIPUZCOA:

MIRACRUZ, 5

RONDA, 2

### SAN SEBASTIAN

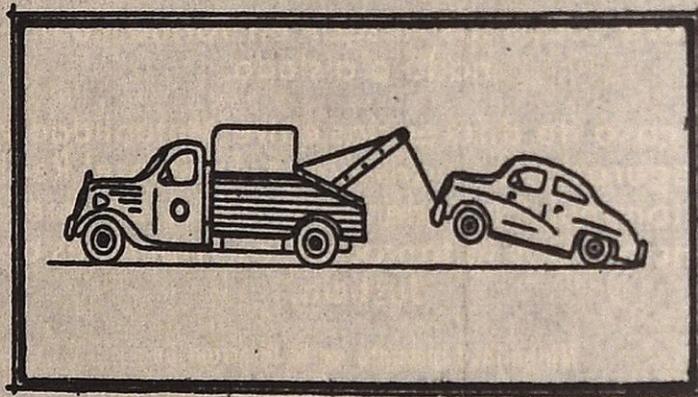
# GARAGE SUM

CONCESIONARIO OFICIAL ALFA ROMEO



ESCUELA AUTOMOVILISTA CARNETS DE PRIMERA Y SEGUNDA  
COCHES RENAULT 44, PEUGEOT Y FIAT 1100  
SERVICIO PERMANENTE DE GRUA

— TALLER —  
DE REPARACIONES  
GASOLINA GAS - OIL



Estación moderna para  
lavado de bajos y  
engrase a alta presión.

OFICINAS Y TALLERES: Calle Segundo Ispizua, D

Teléfonos: Horas de trabajo 1-89-13 Permanente 1-89-03 y 1-99-10

## SAN SEBASTIAN

Como complementarios de aquél, figuran, por ejemplo: el servicio de "ayuda en carretera", tratando de buscar el enlace con el que de esta misma índole ha iniciado ya el Real Automóvil Club de España en los alrededores de Madrid; algunas iniciativas de tipo turístico, con la creación de un premio anual para ser adjudicado a aquella corporación o aquel particular que durante el año se haya distinguido más por su labor en favor del turismo con la instalación de paradores, miradores, etc., el embellecimiento de determinados lugares, etc., etc; creación, también, de la placa de "hotel recomendado", y el estudio sobre la posibilidad de editar una "guía gastronómica de la región", complementada con planos y descripciones de tipo turístico...

En fin, estas y otras muchas sugerencias que la Comisión de Turismo ha de examinar, y el ofrecimiento, por otra parte, de las páginas de este Boletín para que todos aquellos señores socios que quieran exponer sus ideas e iniciativas de cualquier orden que puedan redundar en beneficio del automovilismo.

### SE HAN MODIFICADO ALGUNOS ARTICULOS DEL VIGENTE CODIGO DE CARRETERAS

(Véanse nuestros números de octubre, noviembre y diciembre de 1958.)

d) B. Señales de orientación.—Las señales de orientación indican la dirección en que se encuentran diferentes localidades en los cruces o empalmes, y existen tres tipos:

Uno. Cartel croquis.—Señal rectangular indicando la situación relativa de las direcciones en un empalme.

Dos. Flecha de dirección.—Señal rectangular con punta en flecha o inscrita la dirección que indica.

Tres. Conformación de ruta.—Señal rectangular, con una o dos inscripciones de los nudos o empalmes importantes situados en la dirección de la marcha.

e) Las señales de nombres de población y orientación que indiquen direcciones de carreteras del Estado o a cargo de Diputaciones Provinciales o Ayuntamientos, serán de color azul con letras blancas, o, en su caso,

fondo amarillento con letras negras o azul oscuro. Las señales de orientación que indiquen direcciones de caminos particulares o dependientes de otros Organismos oficiales, así como los accesos a instalaciones, establecimientos, monumentos, etc., tendrán fondo blanco y letras negras.

f) Señales de localización.—Las señales de localización son:

Uno. Nombre de población.—Señal rectangular con el nombre de la localidad, a cuya entrada se sitúa.

Dos. Placas de ruta.—Placa rectangular de enumeración de la carretera. Letras y números blancos sobre fondo de colores, según la siguiente clave:

Itinerarios internacionales: Fondo verde y letra E.

Carreteras nacionales: Fondo rojo y letra N.

Carreteras comarcales: Fondo verde y letra C.

Carreteras locales: Fondo amarillo y letra L.

IV. Señales de ordenación y seguridad de la circulación.

Artículo ciento setenta y cuatro. — a) *Marcas en el pavimento.*

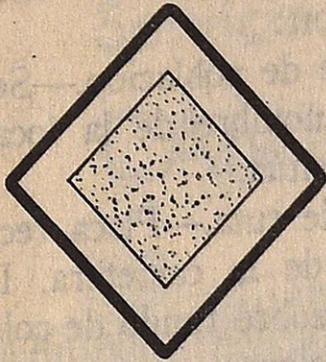
Uno. *Línea longitudinal continua.*—Aislada; no debe ser nunca rebasada por ningún vehículo.

Dos. *Línea longitudinal discontinua.* — Puede ser rebasada para adelantar a otros vehículos, si la circulación lo permite. Normalmente, los vehículos deben circular por la vía situada más a la derecha de su dirección y volver a ella tan pronto como les sea posible. En ningún caso deben circular conservando la línea entre las ruedas.

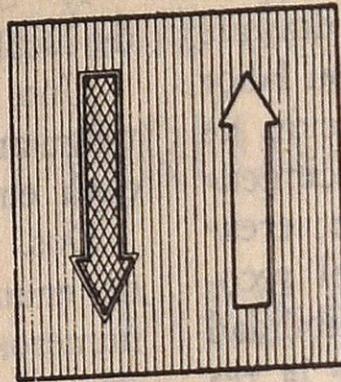
Tres. *Líneas longitudinales adosadas.*—Conservan la significación de la más próxima al vehículo al tiempo de iniciar la maniobra. No deben ser rebasadas si la línea continua está del lado de la marcha. Si la línea discontinua es la más próxima, pueden rebasarse momentáneamente y sólo durante el tiempo que dure la maniobra.

Cuatro. *Líneas transversales.* — Indican la línea de parada, que no debe ser rebasada mientras dure aquélla, ya sea por detención en el cruce, señal luminosa, agente de circulación o paso de peatones, etc. Los cruces de peatones protegidos con estas líneas deben ser franqueados con precaución. Estos

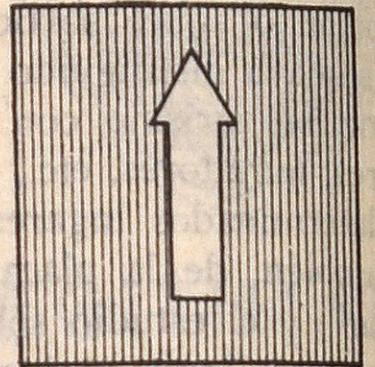
# SEÑALES INFORMATIVAS



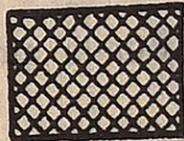
Prioridad



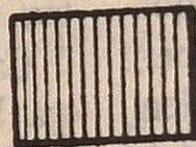
Prioridad en  
paso estrecho



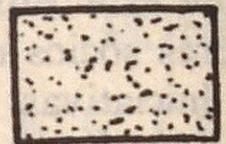
Fin de prohibición  
Vía libre



Rojo

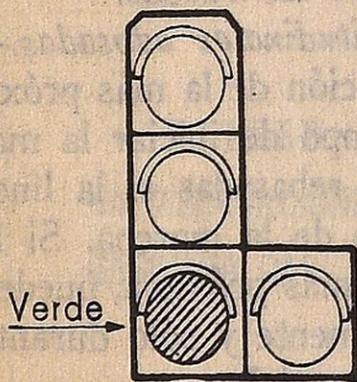


Azul

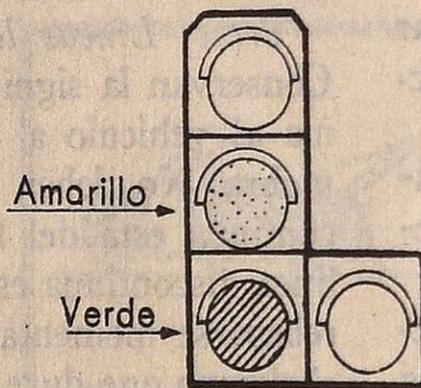


Amarillo

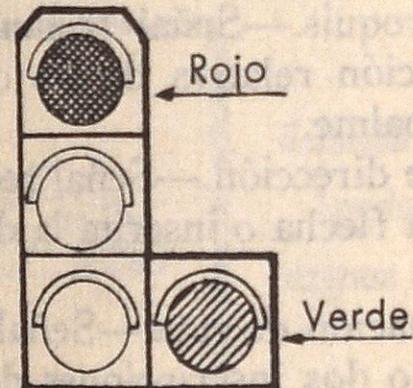
# SEÑALES LUMINOSAS



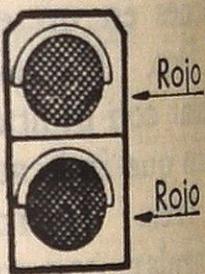
VIA LIBRE  
AL FRENTE



ATENCION  
CAMBIO PROXIMO



ALTO AL FRENTE  
GIRO A LA DERECHA



DIRECCION  
PROHIBIDA

cruces pueden ser reforzados con bandas anchas (cebras), normales a la dirección de los peatones, que, en este caso, tendrán siempre preferencia de paso.

Cinco: *Flechas en el pavimento*.—Indican las vías que en los cruces deben tomar los vehículos antes de llegar a la intersección para facilitar la maniobra según las direcciones.

Seis. *Pintura de bordillos*.—El bordillo pintado con bandas alternadas de color rojo y blanco significa la prohibición de detenerse junto a él, y cuando limita un obstáculo o construcción situado en la calzada debe ser rodeado por los vehículos, dejándolo a la izquierda de la marcha.

b) *Señales luminosas*.

Uno. Los colores de las señales luminosas tendrán la siguiente significación:

Rojo: Peligro.

Amarillo: Precaución (borde derecho).

Verde: Vía libre.

Blanco: Borde izquierdo.

Dos. *Señales de regulación (semáforos)*.—Constarán de tres luces colocadas verticalmente, con los colores rojo, amarillo y verde, por este orden de arriba a abajo, y alumbrarán alternativamente la luz roja o verde para interrumpir o permitir el paso. La luz amarilla alumbrará simultáneamente con la roja o verde para indicar su próximo cambio.

En los cruces podrá emplearse una segunda luz verde, colocada al lado de la principal, que indicará la autorización para girar hacia el lado en que esté situada, sea cualquiera el color de la luz principal. Este giro deberá hacerse con precaución y dando preferencia de paso a los vehículos o peatones que al hacerse se encuentren.

Las señales de regulación estarán normalmente a la derecha de la marcha, con su borde inferior a una altura entre dos metros y tres metros cincuenta centímetros sobre la calzada. Si están suspendidas, dicha altura será de cuatro metros cincuenta centímetros.

Tres. *Señal de dirección prohibida*.—Constará de dos luces rojas fijas, superpuestas verticalmente.

Cuatro. *Señales de peligro y precaución*.—Las señales de peligro serán luces rojas fijas, aisladas, e indicarán la situación o límites del peligro. Las luces rojas destellantes indican la existencia de un paso a nivel

cerrado y la obligación de detenerse. Las luces amarillas, destellantes, indican la existencia de un cruce o cualquier otro motivo de especial precaución.

Cinco. *Balizamiento*:

a) Cuando los bordes de la calzada o carretera se señalen con puntos luminosos, los del borde derecho deberán ser amarillo y naranja y los del borde izquierdo serán blancos. Los puntos o clavos luminosos superpuestos, o sustituyendo a las líneas marcadas en la calzada, serán también blancas.

b) En los obstáculos aislados situados en la calzada de modo permanente, serán rojas las luces que los limitan frente a la marcha y de color blanco o amarillo naranja las que deban quedar, respectivamente, al lado izquierdo o derecho.

c) En los obstáculos aislados no permanentes y en todo caso cuando se pueda circular junto a ellos en las dos direcciones, todas las luces serán rojas.

d) *Señales de los agentes de circulación*.

Uno. Situado el agente de frente o de espaldas a la circulación, la posición de sus brazos indicará:

a) *Vía libre*.—Brazos en reposo a lo largo del cuerpo. El agente situado de perfil se entiende que no detiene la marcha.

b) *Alto*. A los vehículos que vienen de frente: Brazo en alto con la palma hacia adelante. A los vehículos que vienen por detrás: Brazo extendido del lado de la circulación que debe detenerse. A todos los vehículos en las dos direcciones: Un brazo en alto y el otro extendido.

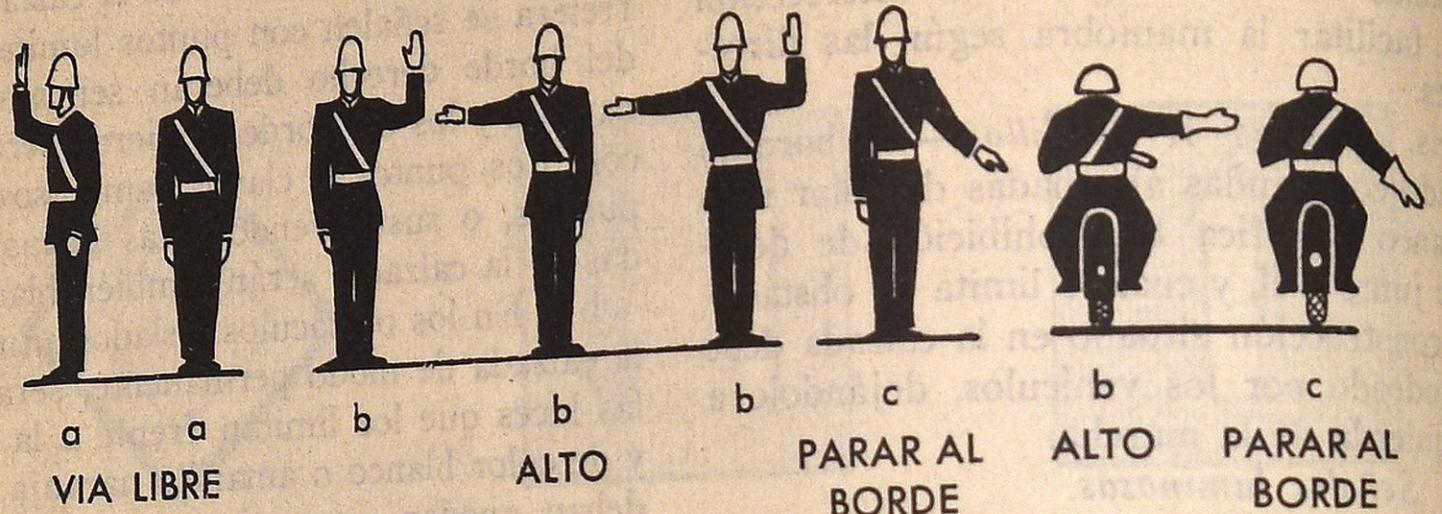
c) *Parar junto al borde*.—El vehículo deberá detenerse y esperar instrucciones del agente. Brazo extendido oblicuamente hacia abajo, señalando el borde de la calzada.

Eventualmente, los agentes podrán hacer señas con la mano para hacer avanzar los vehículos.

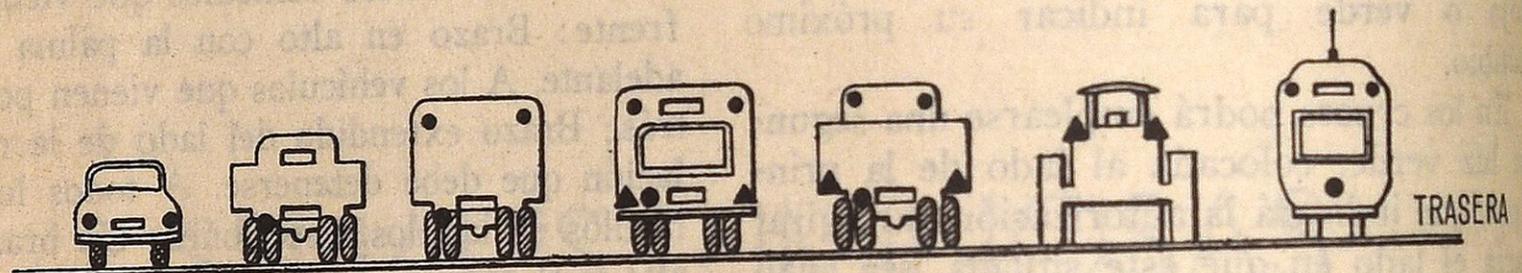
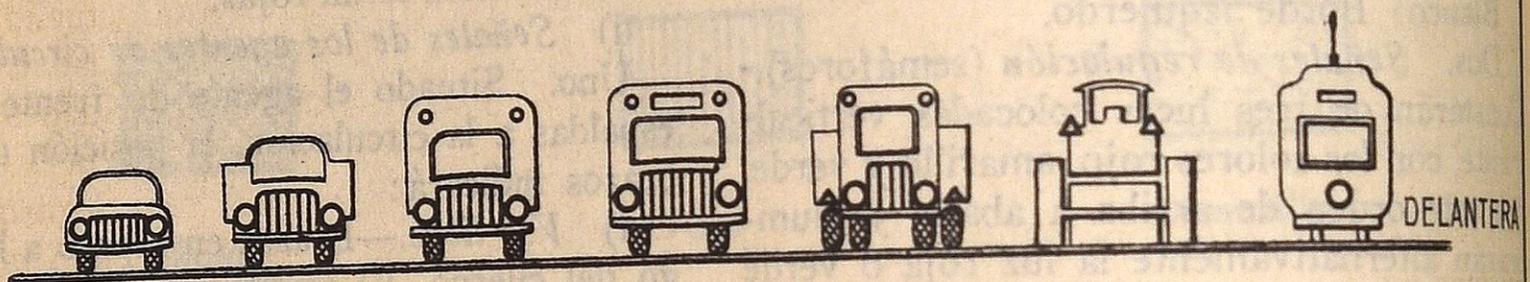
Dos. Las señales de los agentes de circulación serán siempre ejecutivas, y prevalecerán sobre cualquier otra, fija o intermitente que esté a la vista, aunque sea contradictoria.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en el presente Decreto, y los Departamentos interesados ordenarán su aplicación en lo sucesivo, así como la corrección inmediata de los estados de hecho que puedan inducir a error, confusión o interpretación contradictoria.

# AGENTES DE CIRCULACION



# ALUMBRADO



TURISMO

CAMION  
LIGERO

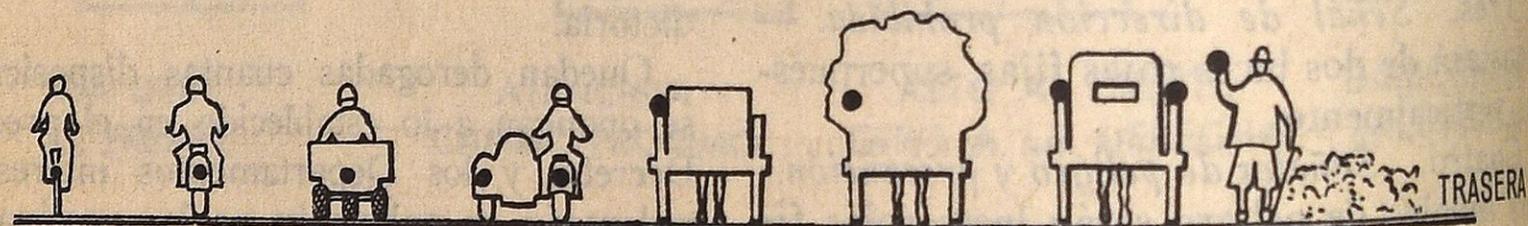
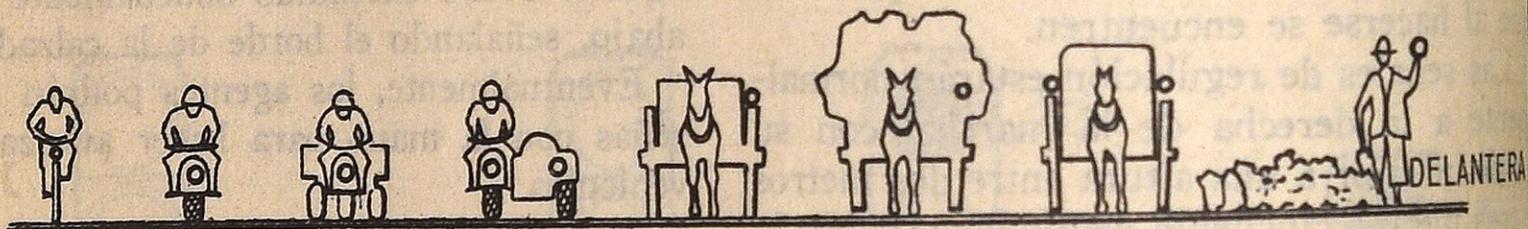
CAMION  
PESADO

AUTOBUS O  
TROLEBUS

REMOLQUE  
ARTICULADO

MAQUINAS

TRANVIA



BICICLETA

MOTOCICLOS

CARROS

COCHE

REBAÑO

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidós de julio de mil novecientos cincuenta y ocho.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro Subsecretario de la Presidencia  
del Gobierno,

LUIS CARRERO BLANCO

---

*PATENTE NACIONAL  
DE CIRCULACION*

Ponemos en conocimiento de nuestros señores socios que el período acordado por la Superioridad para la cobranza voluntaria del impuesto enunciado al comienzo de estas líneas para 1959 es de treinta y ocho días, comprendiendo desde el lunes 2 de febrero al martes 10 de marzo próximos, ambos inclusive.

Como en años precedentes, las Oficinas del Club se ponen a la disposición de todos ellos para retirar del departamento expedidor correspondiente las patentes de los vehículos de motor que aquéllos tengan en circulación, previo depósito del importe de las mismas en la Caja del Real Automóvil Club de Guipúzcoa.

*EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD  
CIVIL ILIMITADA SERA EXIGIDO  
EN FRANCIA*

Con vigencia desde el 1 de abril próximo y en virtud de una ordenanza publicada en el Boletín Oficial del Estado francés el 9 del corriente enero, se declara la obligatoriedad, para todos los automovilistas nacionales o extranjeros que circulen por el territorio de la vecina nación, de estar cubiertos del riesgo de Responsabilidad Civil por un mínimo de 50 millones de francos.

Como quiera que esto representa, al cambio oficial, una suma en pesetas superior a los 4 millones, y teniendo en cuenta que la escala de las tarifas del Seguro en España pasa del millón de pesetas a la Ilimitada, prácticamente los automovilistas españoles que vayan a Francia deberán tener cubierta su Responsabilidad Civil en forma Ilimitada o, de lo contrario, cada vez que traten de trasladarse a la vecina nación deberán formalizar en la frontera un Seguro temporal,

cuya duración y cuantía mínima desconocemos, a causa de que hasta el momento de redactar estas líneas no ha sido dictada la disposición complementaria correspondiente.

Los automovilistas que tengan hecha la cobertura ilimitada de su Responsabilidad Civil deberán justificar esta circunstancia ante los funcionarios de la Aduana francesa mediante la exhibición del Certificado Internacional del Seguro (Carta Verde), documento éste que deberá ser facilitado por su entidad aseguradora.

El Real Automóvil Club de Guipúzcoa, a través de su servicio del Seguro Mutuo de Automóviles de Turismo, se pone a la disposición de los señores socios en general y asegurados en su Mutualidad Oficial en particular para informarles sobre cuantas dudas puedan surgirles sobre tan interesante extremo.

Al propio tiempo, ruega a los señores mutualistas que no tengan en la actualidad cubierto el riesgo de Responsabilidad Civil en la forma exigida por las autoridades francesas o que carezcan de la Carta Verde y que se decidan por ampliar este Seguro hasta la fórmula Ilimitada — adquiriendo también la referida Carta Verde — lo soliciten cuanto antes en las Oficinas de nuestro Club con el fin de evitar aglomeraciones y entorpecimientos de última hora.

*NOTAS NECROLOGICAS*

Del fallecimiento de dos queridos consocios hemos de dar cuenta hoy a los lectores: don Juan Arsuaga Echeverría y don José Supervielle Sansarrieg, industriales ambos.

Las circunstancias en que el del primero se produjo, el 28 de diciembre pasado, a los 47 años, fueron particularmente dolorosas y todo el mundo las conoció en el momento oportuno.

El señor Supervielle entregó su alma a Dios el jueves 8 del corriente enero, en su finca de la Avenida de Navarra, a la avanzada edad de 74 años.

El R. A. C. G., al expresar a las familias de ambos ejemplares y distinguidos consocios, y de manera especial al padre político del señor Arsuaga—el señor Conde de Gra, directivo del Club—, el testimonio de la más rendida condolencia, encarece a todos sus consociados una oración por el alma de aquéllos.

# GARAGE ARACAMA

VULCANIZACION ESMERADA DE CUBIERTAS Y CAMARAS  
ACADEMIA AUTOMOVILISTA CARNET DE 2.º, 1.º, Y 1.º ESPECIAL

Lubrificantes y aceites - Estación  
moderna de engrase y lavado a  
presión.

Aguirre Miramón, 6  
**SAN SEBASTIAN**



Tels. 13988 (horas de trabajo)  
16867 (permanente)

## Manufacturas

# OLARAN

PIEL NATURAL Y ARTIFICIAL

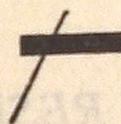
PARA

CARROCERIAS Y MUEBLES

**Beasain**

## Carrocerías

# E. Biggi



San Francisco, 51

Teléfono 16-1-10

**SAN SEBASTIAN**

# Garage y Talleres "LEAL"

SERVICIO OFICIAL SEAT

RECAMBIOS Y ACCESORIOS SEAT

Avenida del Generalísimo, 32-34 y Paseo Colón, 31-33

**SAN SEBASTIAN**

Estación de Engrase a alta presión - Lavados a alta presión y bajos en coches y camiones  
Lavados con champú - Pintura de bajos con pistola a turismos y camiones - Servicio de limpieza de bujías - Servicio de cargas de baterías - Espaciosas naves para estancias.

ESTACION DE GASOLINA - SUPERCARBURANTE Y GAS-OIL CENTRIFUGADO  
TALLER DE REPARACIONES - ESPECIALIDAD FORD

# CONSEJOS DE PIO XII A LOS AUTOMOVILISTAS

Reciente aún el fallecimiento de Su Santidad el Papa Pío XII, creemos de oportunidad atraer la atención de los socios del Real Automóvil Club de Guipúzcoa sobre los consejos que el difunto Pontífice dirigió a los automovilistas en su alocución pronunciada ante el IX Congreso Internacional del Automóvil en Roma.

En efecto, Pío XII se preocupaba del aumento alarmante de los accidentes en carretera, y en varias ocasiones recordó que la imprudencia deliberada es un verdadero crimen constitutivo de pecado grave.

Entresacamos, pues, los más destacados consejos a los automovilistas contenidos en aquella alocución papal.

*Es un deber moral observar las prescripciones del Código de la Circulación, y la*

*transgresión de las mismas puede constituir una auténtica falta teológica.*

*Se engaña el que sostiene que la violación de esa regla representa una falta puramente jurídica.*

*Pueden ser consideradas como obligaciones puramente jurídicas ciertas normas cuya violación no implica ningún peligro; como, por ejemplo, la prohibición de estacionar o de aparcar.*

*Pero no son lo mismo aquellas disposiciones reglamentarias referentes a los adelantamientos, uso de los faros y derecho*

*de prioridad. Violando estas reglas, se expone uno y expone a los demás a peligros mortales.*

*El que por imprudencia—exceso de velocidad u otra cualquiera manifestación de ésta—, expone su propia vida o la del prójimo, incurre en una grave responsabilidad moral.*

*¿Qué se diría de un hombre que, manejando un fusil cargado, se pusiera a apuntar con desenvoltura el cañón de esta arma sobre los paseantes, cuando en cualquier momento pudiera salir el tiro y matar a alguno?*

*Pues este es el comportamiento de un conductor que maneja una máquina mortal como son el auto o la moto, a velocidades excesivas o de forma inadecuada.*

*Es preciso, por lo tanto, que todo conductor de vehículo motorizado se forme una elevada conciencia moral del respeto que se debe a toda vida humana.*

*Así, pues, ha aparecido en nuestra sociedad un nuevo pecado mortal que debe ser confesado y que se comete más frecuentemente que lo que uno piensa: "He conducido mi coche con imprudencia".*

*Estamos seguros de que todos los automovilistas de buena voluntad suscribirán los consejos de Pío XII, procurando adquirir una mejor conciencia de sus responsabilidades y de sus deberes de prudencia.*



El recientemente fallecido Pontífice, Pío XII, cumplimentado por el alcalde de Castelgandolfo, al llegar, en su coche oficial, el año último a la residencia veraniega de los Papas.

Conozca el último modelo de

***Mobylette***

**Mobymatic**

con variador automático de velocidades en

**CASA MINER**

Conducirá bien  
aprendiendo en

**ACADEMIA  
AUTOMOVILISTA**

SAN MARCIAL, 4  
TELEFONO 21099



Coches de tres y cuatro  
velocidades

Unica con doble volante  
(patentado)

Talleres Auto-eléctricos

**GABRIEL COCA**

Especialista desde 1912

Reparaciones perfectas de magnetos,  
dinamos, distribuidores, arranques,  
cambios eléctricos, termostatos,  
reguladores e instalaciones Diesel.

CONSTRUCCION DE PIEZAS  
EN BAQUELITA Y EBONITA

Usandizaga, 12      Teléfono 14084

**SAN SEBASTIAN**

**SASTRERIA PARA SEÑORA Y CABALLERO**

IMPERMEABLES

1908-1958

**NEW  
ENGLAND**

50 AÑOS

CONFECCION

Elcano, 10

• **SAN SEBASTIAN** •

Tel. 10690

# Automovilistas y peatones

El gran mal de las carreteras españolas es que no son vías, sino lugares. Es decir, que hay peatones que las usan como pasillo doméstico, carreteros como cañada, ciclistas como calle pueblerina, automovilistas como pistas de exhibición y motociclistas como circuitos de velocidad. En resumen, caos. Todavía en España la carretera de gran circulación es escenario para el paseo dominical e incluso pista de baile para fiestas y verbenas locales. ¿Por qué no la estación ferroviaria o la vía del tren?

De todos estos escollos del tránsito y de la seguridad vial, el peatón—al cual vamos a referirnos hoy—ocupa un primer plano. Según estadísticas americanas, la responsabilidad de los peatones complicados en accidentes automovilísticos ha sido fijada por los Tribunales en el setenta por ciento. “Esta afirmación—dice M. Piret—plantea un grave problema que sólo enunciarnos, ya que no se dispone de elementos necesarios para resolverlo, y además es de competencia jurídica”. En Francia, también con datos fidedignos a la vista, los peatones son responsables en la proporción del 4,5 por 100; en Bélgica, del 4,3, y del siete en Suiza. El desacuerdo, como se ve, entre Estados Unidos y Europa es abultadísimo; conviene, no obstante, tener en cuenta la diferencia de las leyes de tránsito norteamericanas y las de los citados países del Viejo Continente.

En España, durante el último año, de 22.545 accidentes en carreteras—ya hablaremos de la circulación urbana—, más de cuatro mil fueron por imprudencia no imputable al conductor del vehículo de motor. Generalmente, el peatón es un ser despreocupado que no adopta las más elementales medidas de seguridad al transitar por vías extraurbanas. Tal vez caminaría con más cuidado si supiera que, según todas las estadísticas, el 20 ó 30 por 100 de muertos o heridos en accidentes de circulación son peatones quienes, además de otras incorrecciones, subestiman la distancia en la cual son visibles en la noche desde un automóvil e ignoran cuántos metros necesita el vehículo para frenar con arreglo a la velocidad a que

rueda. Los peatones españoles permanecen en una abrumadora mayoría aferrados a la creencia de que el lugar más seguro para andar es la derecha, con lo cual, además de transgredir el Código (artículo 66), duplica el riesgo.

Convendría estudiar ahora, de la mano de M. Piret, director de la *Revista de Seguridad Vial* (*Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, de Tübingen), cuál es la reacción de ese mismo peatón ignorante respecto al automovilista. Indudablemente — dice — se funda en un complejo de inferioridad. El automovilista tiene a su favor la fuerza y la velocidad; se encuentra protegido por la carrocería. El peatón se siente disminuido, amenazado, a veces provocado; y puede sentir esa impresión tanto más cuanto más desarrollado tenga el instinto de dominio. Es también curioso señalar que, con frecuencia, el peatón más hostil y duro con los automovilistas se transforma, de la noche a la mañana, en el más frenético y arrogante automovilista para los peatones, cuando las circunstancias le permiten adquirir un coche. Es indudable que, en todo el mundo, la hostilidad del peatón era antes mayor. Ciertas restricciones ridículas impuestas a la circulación en los tiempos heroicos no eran sólo medidas de defensa, sino manifestaciones del complejo de inferioridad de los peatones. En España aún quedan reminiscencias que van desapareciendo a medida que crece el parque automóvil. “El complejo de inferioridad del peatón surge igualmente en algunos casos (no queremos generalizar) entre ciertos agentes de la autoridad cuando se dirigen a los usuarios de vehículos de motor. “Ciertamente que ejercen su misión—añade M. Roger Piret—; mas, como muchas veces se advierte, aparece en el tono de sus amonestaciones el “complejo de inferioridad” de peatón, al que el uso del uniforme comunica una posibilidad de revancha agresiva. Y de esta manera, algún valeroso agente, a menudo bondadoso, tolerante y hasta “distráido” con peatones y ciclistas transgresores, se muestra desagradable, superautoritario y “sordo” con el automovilista,



TALLER AUTORIZADO - MAESTRO DIPLOMADO ALEMAN  
**VOLKSWAGEN • PORSCHE**  
 SERVICIO TECNICO

PETICION DE AUTOMOVILES - ENGRASE ALTA PRESION  
 ESPECIALIDAD EN **MERCEDES BENZ**

**JOSE WACHSCHÜTZ**

PLAZA ZUBIETA, 2

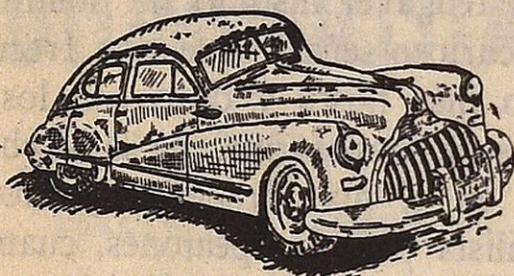
Teléfono (Taller y Domicilio): 1-44-03  
**SAN SEBASTIAN**

Reparaciones electro-mecánicas

Engrase a presión

Estancias Lavados

Automóviles para viajes



**Garage Otero**

Fuenterrabía, 31      Teléf. 14290

**SAN SEBASTIAN**



GARAGE  
 Gloria, 3 y 5  
 Teléf. 10350

CARROCERIA  
 Carquizano, 5  
 Teléf. 10235

**SAN SEBASTIAN**

Servicio permanente - Lavado y pintura de bajos

Talleres de reparaciones mecánicas

Construcción y reparación de carrocerías

CONCESIONARIO EXCLUSIVO PARA GUIPUZCOA  
 DE AUTOMOVILES Y MOTOCICLETAS

**Geugeot**

SERVICIO

RECAMBIOS



GARAGE

**GRAN KURSAAL**

EL SALON DEL AUTOMOVIL

Un nuevo garage instalado en las mejores  
 condiciones de luz, aireación y amplitud.

250 coches en una sola nave

Paseo Ramón M.º Lili, 1 (Edificio Gran Kusaal) - Tel. 19698

**SAN SEBASTIAN**

incluso cuando se trata de una minucia". Indudablemente que cuando un país aumenta su parque automóvil y más severa se hace la reglamentación del tránsito o más celoso su cumplimiento por parte de la autoridad, disminuye la hostilidad del peatón. Por regla general, en España, el peatón hostil se niega a reconocer esta verdad axiomática: Que quien conduce un vehículo de motor es "cocinero y fraile", mientras que el peatón todo lo supedita a su punto de vista y, con egoísmo punible, no quiere saber nada de la otra parte; es decir, del que va ante el volante o el manillar de la motocicleta. Es indiscutible que el motorista, cuando se trueca en peatón, circula con gran sentido; no así el peatón "absoluto", quien, además de ignorar todo lo que a tránsito se refiere, desconoce los fundamentos de la seguridad vial o tiene un visión deformada de ella.

Es imprescindible y urgente lograr un acercamiento entre automovilistas y peatones como elemento fundamental para la seguridad. El transeúnte debe ser disciplinado

y abandonar la idea que le hace creer que su enemigo "natural" es el automovilista, y éste tiene que esforzarse en duplicar su disciplina también y guardar las máximas consideraciones al peatón. La docencia en este aspecto ha de empezar en la escuela primaria, pues indudablemente, como afirma el señor Arias-Paz, "si los padres y maestros que pretenden preparar a los niños a "moverse en la vida", les enseñaran cómo moverse en las carreteras y en las calles—aunque perdieran alguna lección sobre reyes godos o idiomas muertos—; si se hicieran estas y otras cosas sencillas, bajaría muchísimo el número de accidentes". Así, en lugar de fomentarse en el niño un complejo de odio al automovilista—"¡cuidado, hijo, con los coches, que van como bárbaros!"—y de inferioridad que le hace considerarse víctima en potencia, le harían experimentar sentimientos de superioridad disciplinada y de inferioridad deliberadamente admitida.

(De "A. B. C.")

## Hecho lamentable que no debiera repetirse

Nos referimos a lo ocurrido uno de los días del pasado diciembre, en que los numerosos automovilistas que circulaban por la carretera general de Irún a Madrid se vieron sorprendidos, al llegar al alto del puerto de Somosierra, con que no podían seguir adelante a causa de la cantidad enorme de nieve acumulada en aquellas alturas.

Ello originó, como es lógico, una gran perturbación, ya que los numerosos vehículos de turismo y de carga allí reunidos se vieron en la lamentable necesidad de tener que quedar abandonados en la carretera durante muchas horas, y sus ocupantes difícilmente lograron tener cobijo, dada la considerable cantidad de las personas congregadas, en el simpático Hostal Mora, de Somosierra.

Hechos como el que denunciarnos es verdaderamente lamentable que ocurran. El servicio de carreteras debe tener prevista, ante un caso semejante, la instalación de unos controles en los pueblos situados al pie del puerto para evitar que continúen rodando los coches en dirección a la cumbre y no dar lugar de este modo al barullo y atascamiento enormes que allí se produjeron,

con posible perjuicio para el material rodado e incluso para las personas.

Pero todavía es más lamentable la falta de elementos destinados a la limpieza rápida de la carretera. Tenemos noticias fidedignas de que, ante la situación creada, llegó un quita-nieves, el cual, impotente, por lo visto, para dejar libre la carretera, se dedicó sólo a descongestionarla, remolcando coches.

No dudamos que los servicios de carretera estarán bien percatados de la importante labor que les incumbe y, como consecuencia, se desvelarán en lo sucesivo para que una carretera de la importancia de la general de Francia a Madrid, por Burgos, esté provista de material quita-nieves lo suficientemente potente para que aquella ruta internacional no quede interceptada.

Y también hemos de señalar, con verdadero desagrado, el hecho, ciertamente abusivo, de aquellos muchachos que por ayudar a mover los vehículos y a trasladarlos a lugar más seguro, cobraban a los viajeros quinientas pesetas, e incluso el doble a algún extranjero, hecho lamentabilísimo en el que debiera intervenir la autoridad en defensa de nuestro prestigio turístico.

# SERVICIO OFICIAL



ACCESORIOS • RECAMBIOS

## LUIS JESUS CANO

Prim, 59 \* Tels. 11642 - 14406

SAN SEBASTIAN



Patentado

1.ª marca nacional

SILENCIADORES PARA TODA CLASE DE VEHICULOS Y MOTORES DE EXPLOSION.

MAXIMA CALIDAD Y GARANTIA. TUBERIAS DE ESCAPE Y TERMINALES CROMADOS.



José María Soroa, 5 - Teléfono 1-96-67

SAN SEBASTIAN

## GARAGE

### Vicente Castroviejo

SERVICIO DE REMOLQUE  
CUSTODIA DE COCHES  
ENGRASE ALTA PRESION  
TALLERES MECANICOS  
REPARACIONES

Víctor Pradera, 67

Teléfono 14238

SAN SEBASTIAN

## Sucesores de V. Laza, S. L.

CONCESIONARIOS



EN ALAVA

M. Iradier, 21 - Teléfs. 1988 y 3932

VITORIA

## Carrocerías

### DIAZ

Paseo Duque de Mandas, letra I

Teléfono 13-3-87

SAN SEBASTIAN

# UNA VIDA DEDICADA A LA MECANICA: HENRY FORD

## X

**El espíritu del abuelo, aunque influenciado de ideas modernas, sigue imperando en la casa, a la que los sucesores de aquél han inyectado una nueva vida**

### *UN IMPERIO EN DECADENCIA*

El tan poderoso imperio fundado por Henry Ford II se encontraba decididamente en la pendiente fatal y, poco a poco, se iba pareciendo más a un reinado decadente. Todo el estado mayor de Ford se había vuelto terriblemente viejo y las aportaciones más importantes se encontraban únicamente en el cerebro gastado de Ford. Las cifras se vengaban y nadie, en la casa Ford, sabía cuánto costaba exactamente la fabricación del acero en River-Rouge.

Los gastos totales de la empresa estaban mezclados con los de la plantación de caucho en el Brasil y de la de sojas en Manchuria.

Además, entre 1919 y 1943, la dirección comercial de la Sociedad había estado prácticamente en las manos del inteligente pero algo insignificante Edsel Ford, que no solamente estaba obligado a hacer frente a los competidores, sino también a las decisiones dictatoriales de su padre. La moral de los cuadros dirigentes de la Empresa era muy baja.

Henry II, por su parte, no dudó en señalar que los beneficios de la Ford Motor Company en 1929 se elevaban a 80 millones de dólares. Desde entonces, la Sociedad era deficitaria hasta el momento de la entrada en guerra de los Estados Unidos.

En 1941, año excelente para la industria del automóvil americana, Ford registró un beneficio de siete millones, mientras que en

el mismo año la General Motors declaró una ganancia de 200 millones y Chrysler-Dodge de 180 millones.

Cuando el joven Henry II sucedió a su abuelo, una de sus primeras decisiones fué la de licenciar a varios de los más viejos colaboradores de aquél. Entre ellos se encontraba Harry Bennet, que se vengó publicando un libro escandaloso sobre Henry Ford; Charles Scorense, el hombre de la producción en masa; y Roy Rousch, director de la fábrica de River-Rouge. Fué una verdadera revolución.

Partiendo del principio de que era demasiado joven y con poca experiencia para dirigir solo toda la Sociedad, Henry Ford II supo escoger, sin embargo, algunos excelentes colaboradores. Una de las mejores adquisiciones en este sentido fué la de Ernest Breech, de la General Motors. Con Breech limpió y organizó la Sociedad, mientras su hermano Benson hacía la misma revolución en la fábrica de Mercury. De los doce hombres que en 1947 administraron la Sociedad Ford, no quedaban más que dos: Van Bricken y Chas Davis, que repartieron los poderes con un equipo joven, enérgico y revolucionario.

La primera batalla se libró en el dominio de los precios, y desde 1946 todos los técnicos y obreros se prepararon para la producción del "Ford 1949". La Sociedad se aseguró, asimismo, los servicios de Walker, uno de los mejores hombres de la Nash, y acto seguido fueron elaborando esquemas,

# IGNACIO VILLAR Y CÍA.

MAYORISTAS CAMPSA

REPSOL - CALVO SOTELO - AMALIE Y CASTROL

Accesorios y recambios

MOVI

Autoelectricidad - Neumáticos - Rodamientos

P. Centenario, 2 • SAN SEBASTIAN • Teléfonos 12279 y 17302

Rectificación y camisaje de cilindros  
Rectificación de cigüeñales - Rellenado  
de bielas y cojinetes-Mecánica en general

## GARAGE INTERNACIONAL

MAÑERO Y MENDIBURU, S. R. C.

Avenida General Mola, 7  
Teléfono número 1-24-36  
SAN SEBASTIAN



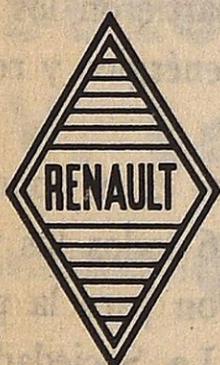
*Arrieta*

JOYERO

SAN SEBASTIAN

  
**OMEGA**  
AGENCIA OFICIAL

Alameda Calvo Sotelo, 19  
Teléfono 10030



CONCESIONARIO  
PARA  
GUIPUZCOA

*Auto-Recambios*

**BRIG** S.L.

NEUMATICOS MICHELIN • RECAMBIOS Y SERVICIOS

Avda. Generalísimo, 2 San Sebastián Teléfono 1-31-81

estudiadas las posibilidades técnicas e instaladas 1.500 nuevas máquinas.

Algunos meses más tarde, un nuevo y revolucionario Ford realizaba con el mayor secreto un viaje de prueba en el desierto de Arizona.

Lo que no pudo dudarse es que Henry II y Benson Ford heredaron aquel espíritu batallador de su abuelo de que hizo gala en sus mejores años. La Ford iba evolucionando sin cesar y solamente el motor V-8, más económico y potente que nunca, permaneció into-

beneficios. Hoy, más que nunca, las organizaciones sindicales son todopoderosas y jamás los impuestos han sido tan elevados. Además, los precios del acero y de las restantes materias primas están fijados por la Comisión de Precios.

A pesar de todo esto, Henry II no ha pensado jamás en un posible jaque mate. Así no dudó en anunciar por medio del Servicio de Información Ford, recién creado, que la fábrica de River-Rouge volvería a reanudar sus actividades y que en el trans-



Henry Ford y Edsel B. Ford despidiendo al conductor que había de llevar su Ford V-8 n.º 2.000.000 a la Exposición de San Diego EE. UU.

cable. La clasificación: "General Motors", "Chrysler-Dodge" y "Ford", quedó inmodificada, pero ya la competencia empezaba a preocuparse seriamente por los cambios operados por los competidores.

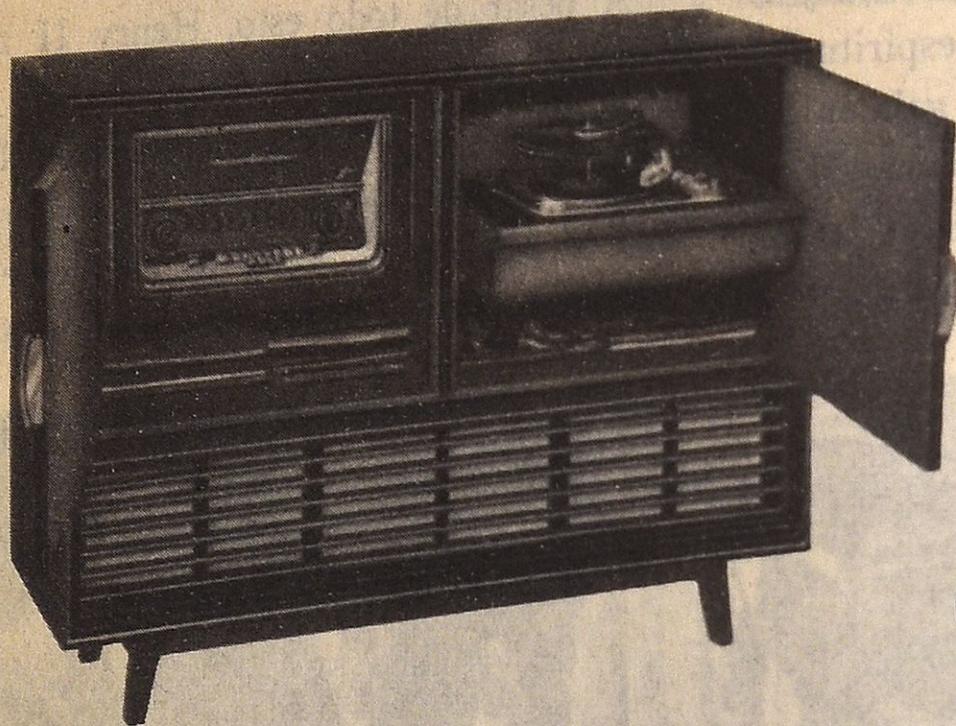
El tiempo en que los dos primeros colosales precederán a la Ford es cosa bien difícil de preveer. No obstante, hay una cosa cierta: Henry II es radical, muy emprendedor y posee cualidades muy semejantes a las de su ilustre abuelo. A fin de poder competir, no dudó en reducir a la mitad sus

curso de tres años invertiría 100 millones de dólares en la empresa.

Un cambio parecido se había producido en la fábrica de Mercury, en donde los hombres y las ideas del viejo Ford fueron progresivamente eliminadas. Esta fábrica había sido comprada hacía tres años y había producido apenas algunas docenas de coches conocidos por el nombre de "Lincoln". El fundador de esta fábrica era un tal Harry Leland que, además, poseía otra pequeña fábrica en la que producía los "Cadillac", em-

# Radiofono TELEFUNKEN

modelo Wagner - Bayreuth 58 - F.M.



•  
Sonido 3 D  
Frecuencia  
Modulada

•  
Con LUPA  
para onda corta y F.M.

•  
**ANTONIO MORO** • Buen Pastor, 1 • **SAN SEBASTIAN**



## Finanzauto, S. A.

DISTRIBUIDOR EN  
29 PROVINCIAS DEL  
CAMION ESPAÑOL

# Pegaso

Avda. Generalísimo Franco, 24

Teléfono 16908

Próxima apertura de nuestra nueva  
sucursal en **BILBAO**

Manuel Allende, 4

presa que más tarde vendió a la General Motors. Luego, el "Cadillac" se convirtió en un coche de lujo, el "Rolls Royce" americano mientras que el "Lincoln" no consiguió jamás imponerse. No obstante, esta fábrica, en 1951, bajo la dirección de Benson Ford produjo más de 500.000 coches y se proponía competir fuertemente con el "Cadillac", en el futuro, símbolo de la riqueza y del lujo.

La fábrica "Lincoln" le hizo fuerte competencia a "Chrysler", a "Studebaker", a la "Oldsmobile", constituyendo después una seria amenaza para el "Buick" y el "Cadillac". Este rápido progreso del "Lincoln" fué la mejor prueba para demostración de la capacidad y la vitalidad de la nueva administración "Ford". El viejo Ford había perdido cerca de 18 millones de dólares con su "Lincoln", que en aquella época era un coche sin categoría.

En 1935, a instancias de sus colaboradores, Ford aprobó un proyecto de su hijo Edsel: la construcción de un gran coche de lujo, pero menos caro que el "Lincoln". Este coche fué el "Mercury", que después de la guerra mejoró y se modernizó. Tras una gran dificultad inicial, el "Mercury" logró imponerse. Sólo en el transcurso de un año, la fábrica consiguió vender más de 300.000 coches.

Igualmente, el "Lincoln" ya modernizado y rejuvenecido logró en un año la venta de 40.000 unidades. Entonces fué inaugurada una nueva fábrica en Fort Mayne, en Texas, fábrica que fué dotada también para la construcción de motores de reacción. Este fué, desde luego, un problema que Henry Ford jamás había llegado a conocer.

### UN NUEVO ESPIRITU

El abuelo Ford se levantaría de su tumba seguramente si pudiera darse cuenta de lo que ahora está ocurriendo en su fábrica.

Ahora hay mecanógrafas que baten sin cesar sobre el teclado de sus máquinas de escribir de color violeta, en oficinas con paredes verdes y techo amarillo. Esta novedad fué introducida por Henry II, basándose en los efectos de los colores sobre la productividad. Esto no es más que un pequeño detalle de las reformas introducidas en la empresa por la nueva administración.

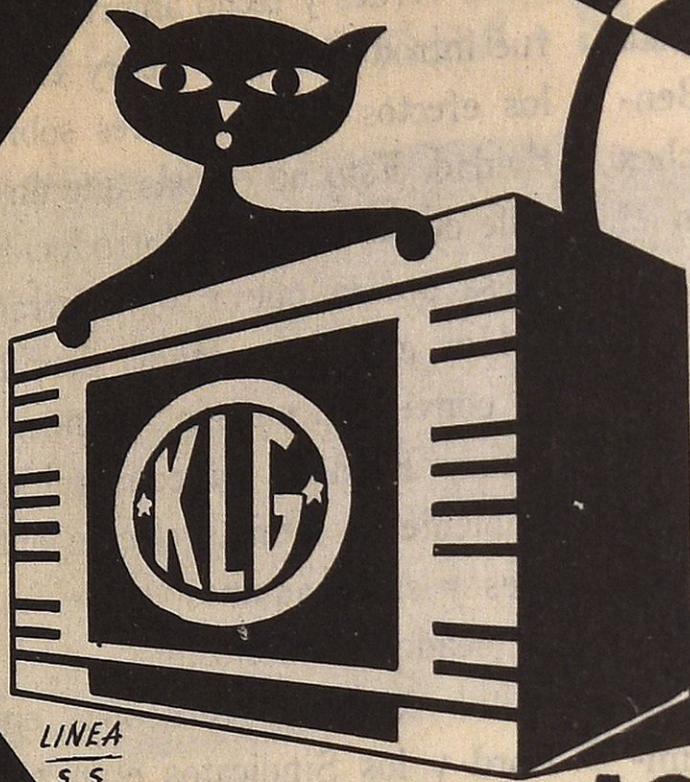
Hoy en día la antigua dictadura Ford se ha convertido en una auténtica democracia. Henry Ford II ha conseguido obtener un ambiente de íntima relación entre sus hombres y sus máquinas, entre los jefes y los empleados modestos.

Así como las relaciones entre el viejo Ford y los Sindicatos eran extraordinariamente tirantes, hoy Henry II y Benson mantienen con éstos las más cordiales relaciones. Henry II no falta jamás a las reuniones profesionales y, a menudo, en vez de convocar en su despacho a un obrero, él mismo se desplaza al taller para discutir amigablemente con él. Esta actitud no deja de producir comentarios asombrados, especialmente entre los viejos amigos de Henry II o de otros industriales conservadores. Henry II tuvo que mantener en este extremo una audaz lucha contra Bennet, que se sublevaba contra estos nuevos métodos.

En el exterior se habían también producido grandes cambios. El Servicio de Información Ford respondía a todas las demandas planteadas por los clientes. Todos los votos de los agentes de ventas eran respetados, sus consejos atentamente escuchados.

"Ellos consituyen el enlace entre nuestra producción y el público", estimaba Henry II, rompiendo claramente la tradición establecida por su abuelo, que pretendía tener siempre razón y saber mucho más que todo el mundo. Ford no quería, en modo alguno, hablar de "concern". "Nosotros constituimos un "team", un equipo que no persigue otro objeto que producir los mejores

*¡Más vida que un gato!*



LINEA  
S.S.

**ACUMULADORES**  
**★ K L G ★**

Avda. Generalísimo 16 bis. - SAN SEBASTIAN - Tel. 21-2-48

**AUTOMOVILES · CAMIONES**

**Eladis**

**CAMBIO - COMPRA - VENTA**  
**CONTADO - FACILIDADES**

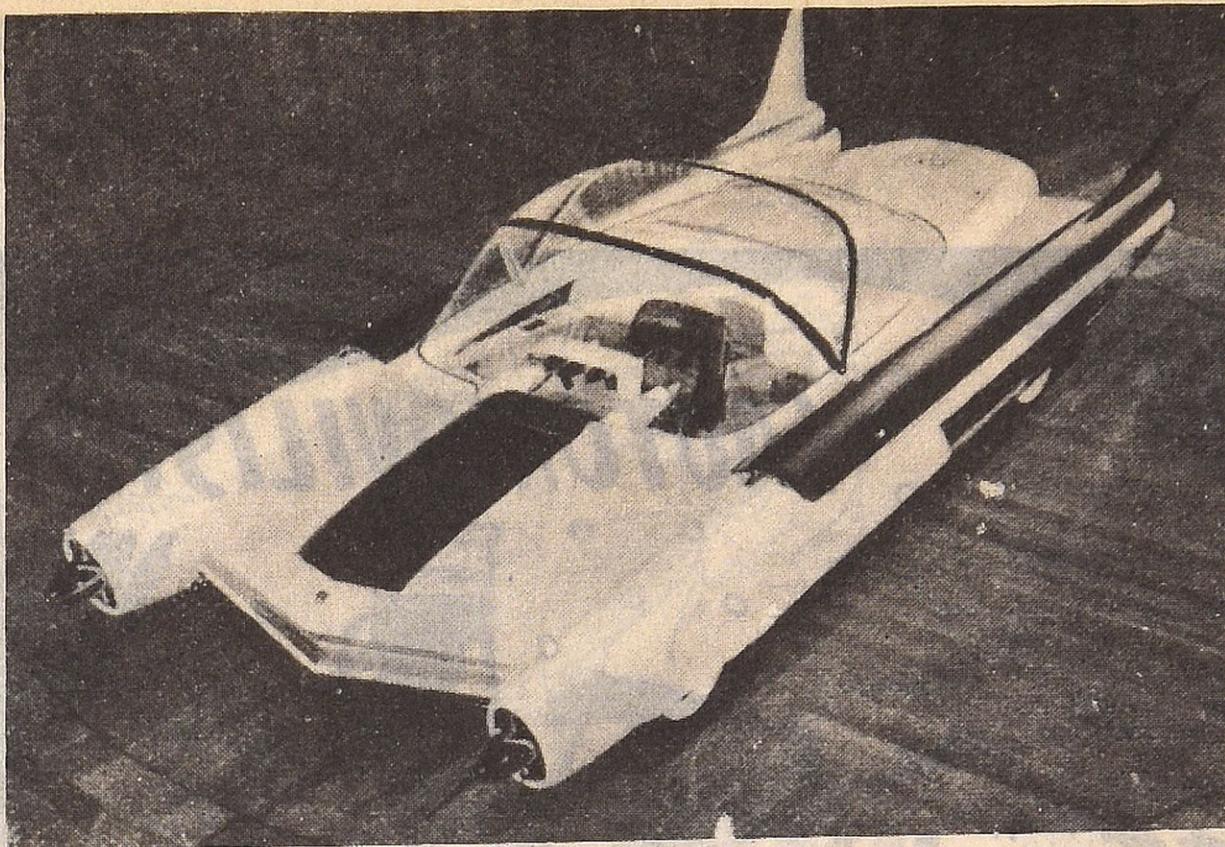
Miracruz, 19-25 · SAN SEBASTIAN · Tels. 21326-13386

coches a los precios más baratos”.

En lo que respecta a la fijación de los precios, la política no cambió en absoluto y Henry II y Benson tienen a este propósito los mismos sentimientos que su abuelo. Un día observaron que estaba pagando los accesorios y piezas de cada a

precios más altos que sus competidores y, desde entonces, pasaron por la criba todos los precios establecidos por sus proveedores. Henry II y Benson son muy queridos hoy en Detroit y, al mismo tiempo, muy populares entre sus competidores.

¿Llegarán estos dos hombres a recuperar el primer lugar en la industria automovilística? Nadie podrá contestar a esta pregunta; pero varios especialistas están de



Éste es el espectacular “FX-Atmos”, coche de ensueño del futuro, hecho por la Ford Motor Company. Aunque este automóvil nunca se hará comercialmente, sus conceptos de estilo aparecerán indudablemente en los futuros “Ford”—algunos de ellos, quizá dentro de muy poco. Las iniciales “FX” significan “futuro experimental”, y la palabra “Atmos”, tomada de “atmósfera”, denota el libre e ilimitado pensamiento creador. El coche es de plástico. Su carrocería es de un color blanco perláceo, adornado con una banda roja en el departamento delantero de equipajes y azul en las laterales, que van del parabrisas a las colas. No dice cuál es el objeto de los pinchos que lleva a ambos costados en la delantera; supongamos que no serán para ensartar peatones “a la broche”...

grama. Ganen o no ganen, lo cierto es que han conseguido prodigiosamente restaurar el prestigio de la Ford Motor Company y prosiguen con entusiasmo el trabajo de un hombre que, hace más de medio siglo, construía sus primeros coches sin saber acaso que estaba escribiendo una brillante página de la historia de la industria moderna.

F I N

Terminado en el presente número —con la publicación del capítulo X— el serial biográfico de Henry Ford, mente genial al servicio de la mecánica, nos complacemos en anunciar para el próximo de Febrero el comienzo de otro, titulado

## Historia de la fabricación del automóvil en España

síntesis periodística de las notas recopiladas para la conferencia pronunciada en la sesión de Clausura del Cursillo de Automovilismo de “S. T. A.”, de Barcelona, en Octubre de 1951, por el Jefe del Departamento de Producción de Enasa,

Don Carlos Carreras Rius



**¡AUTOMOVILISTA!**

*proteja a tiempo su coche*  
**con ANTICONGELANTE**

**Krafft**



# MENESTRA AUTOMOVILISTA

Estar privado, como consecuencia de un accidente, de la posibilidad de jugar al golf, está considerado en Inglaterra como un perjuicio grave.

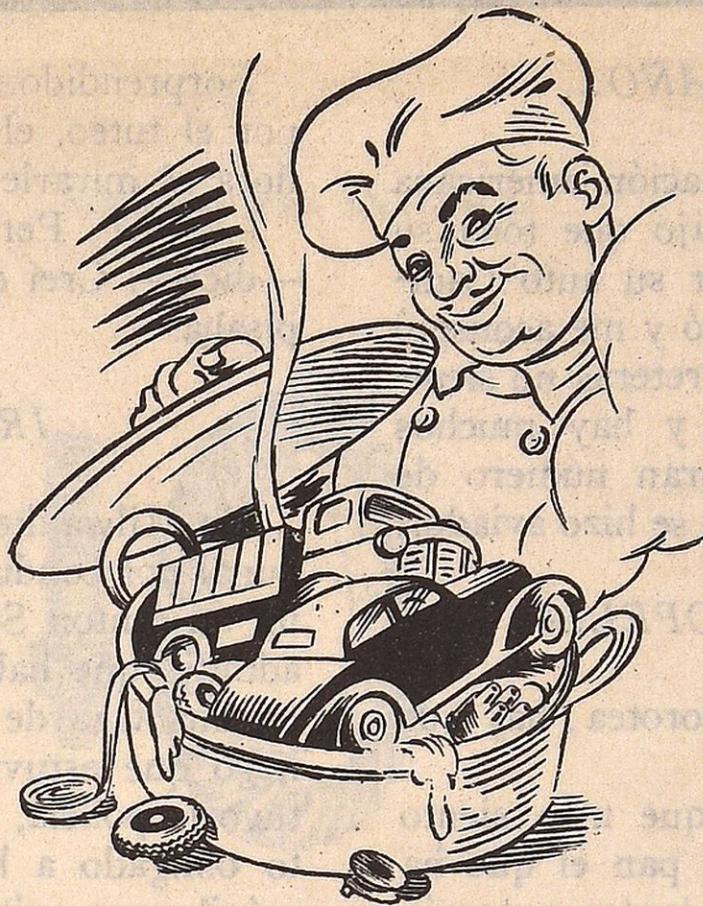
De este modo, el señor Taylor, director de un Banco en Londres, se encuentra imposibilitado de jugar más de cinco "agujeros" por partido desde que fué víctima de un percance de automóvil.

Estimando que el partido cotidiano y completo de 18 "agujeros" entra en su "standing", dicho señor ha reclamado 5.000 libras de indemnización al responsable del accidente que le causó las lesiones.

Y el tribunal le ha dado la razón, concediéndole una indemnización de más de 700.000 pesetas.

★ ★ ★

El genial Ettore Bugatti fué particularmente prolífero. De su obra, unos cuantos "clásicos" han sobrevivido, y son hoy el encanto de los fanáticos: el 3,9 litros, tipo 49, con un 7 cilindros en línea, doble encendido; el 4,9 litros, tipo 54, 8 cilindros en línea con un compresor Hoots, 300 H. P. a 4.400 revoluciones, que permite alcanzar los 250 kilómetros; los célebres 57 S y 57 SC, con compresor, 8 cilindros, doble árbol, desarrollando 200 H. P. y con una velocidad que pasaba de los 200 a la hora; el 1.500 tipo 40, muy popular, y, sin duda, lo más sólido de los Bugatti, motor de 4 cilindros, árbol simple con tres válvulas, cigüeñal sobre cinco soportes, embrague de



discos múltiples, cuatro velocidades; el año 1932 su cilindrada pasó a 1.600 centímetros cúbicos, dando a luz al tipo 40 A. Se considera al 35 GP como el coche de carrera más adecuado; apareció en 1924, en el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, corrido en Lyon, y se cubrió de gloria durante diez años; el 1.500 "sport" apareció hacia 1925, tiene el bastidor igual que el del 35 GP y el mismo motor, y es co-

che que, a pesar de sus cualidades y de todas sus victorias, desapareció rápidamente ante el empuje del 1.500 de 4 cilindros.

★ ★ ★

La goma entra, en parte importante, en la construcción de un coche, representando el 6 por ciento del peso total del vehículo, y su empleo aumenta cada día.

La producción de la goma natural se va estabilizando después de las convulsiones políticas que perturbaron tanto a Indonesia, Malasia e Indochina.

Los principales países del mundo han creado y van desarrollando la industria de la goma sintética; tal es el caso de los Estados Unidos (que aprovecha esta circunstancia para controlar el mercado mundial de la goma), Alemania, Inglaterra, Francia, Holanda e Italia.

Resulta interesante observar que el Brasil, habiendo sido el primer país productor de goma natural del mundo, deba su salvación económica al cultivo del café, cultivo que los ingleses también aclimataron en Ceylán y Malasia.

# HUMOR DEL AUTOMOVIL

## CONOCIA EL PAÑO...

Uno de los ases de la aviación americana en Corea, Ralph Gibson, dijo que toda su ilusión "había sido conducir su auto Cadillac; pero mi padre me llamó y me aconsejó que era mejor volar; las carreteras no siempre están en buen estado y hay muchos accidentes en que muere gran número de personas". Así, pues, Gibson se hizo aviador.

## EL ULTIMO ATROPELLO

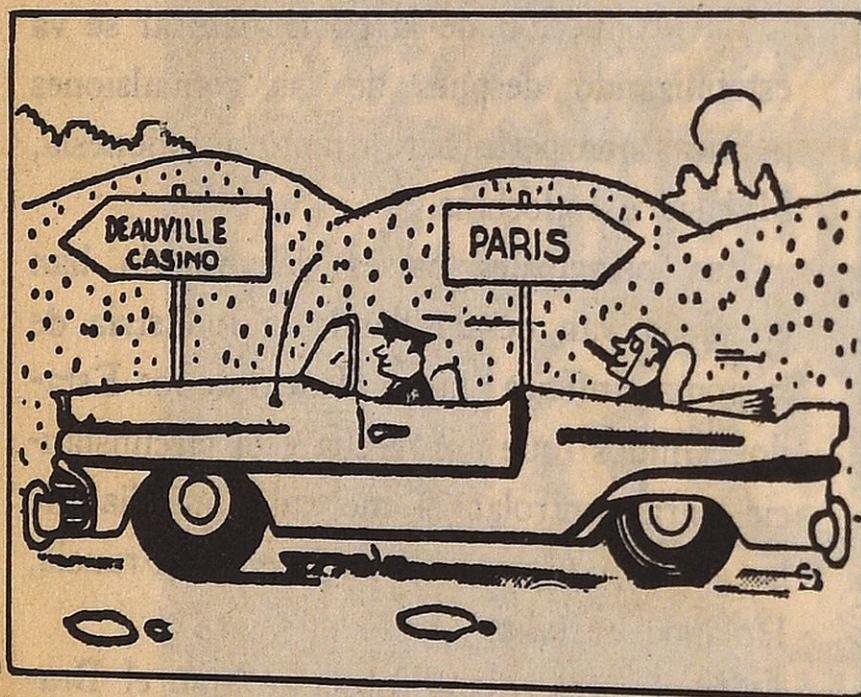
—No se apure, "señá" Dorotea; hay que tener paciencia.

—¡Ay, hija mía!... Lo que más siento es que ha sido el carro del pan el que ha matado a mi marido. ¡Con tantos automóviles de lujo como hay por esas calles!...

## AUNQUE NO ESTABAN EN CASA...

La escena ocurre en la plataforma de un autobús completo. En un vaivén producido al tomar el coche una curva, un viajero pierde el equilibrio y pisa un pie de una dama. Esta se indigna y exclama a voces:

—¡Idiota! ¡Imbécil! Ya podías mirar dónde pones las patas.



Viaje de ida y vuelta

Sorprendido por los denuestos y aún más por el tuteo, el pasajero se vuelve y la señora al mirarle se sonroja vivamente.

—¡Oh! Perdóneme usted, caballero —dice—. Creí que era mi marido quien me pisaba.

## IRREFUTABLE

En Milwaukee, al comparecer ante un tribunal por conducir en estado de embriaguez, un tal Anton Schmalz, de 62 años de edad, admitió que había estado bebiendo martinis en una taza de te de regular tamaño, pero negó que estuviese borracho cuando lo detuvo la policía, explicando que se había visto obligado a hacer zig-zags con su automóvil para evitar choques con los conductores embriagados que venían en dirección contraria.

## EN LA LIBRERIA

Un cliente americano pide:

—Quisiera alguna cosa moderna.

El vendedor, guiñando el ojo, le dijo:

—¿Un libro ligero, señor?

—¡Oh!, me es igual. Yo voy siempre en coche.

EL NUMERO DEL TELEFONO  
DE NUESTRAS OFICINAS ES EL

11529

# INDUSTRIAS UNIDAS, S. A.

"INUNSA"

SAN SEBASTIAN

IPARRAGUIRRE, 9 (APARTADO 12)

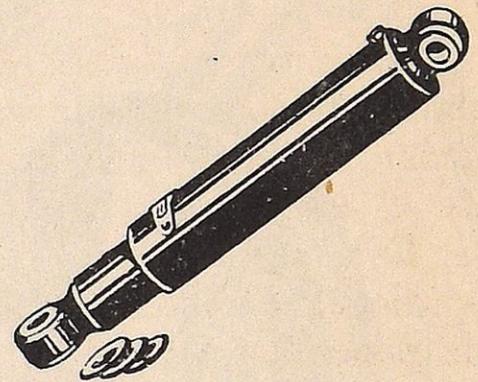
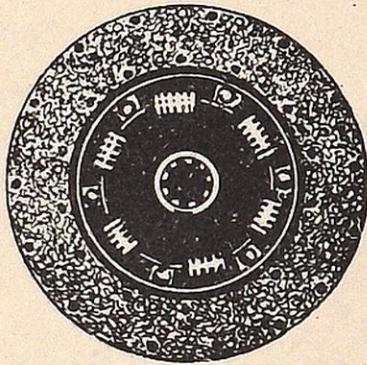
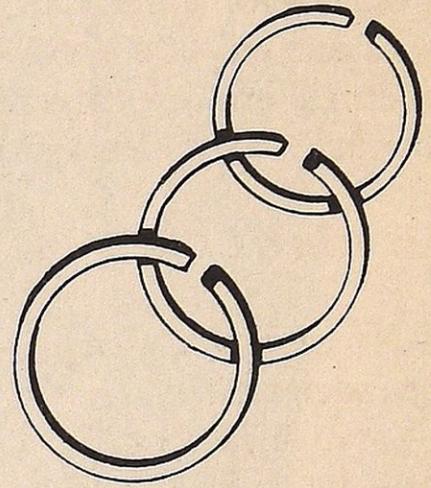
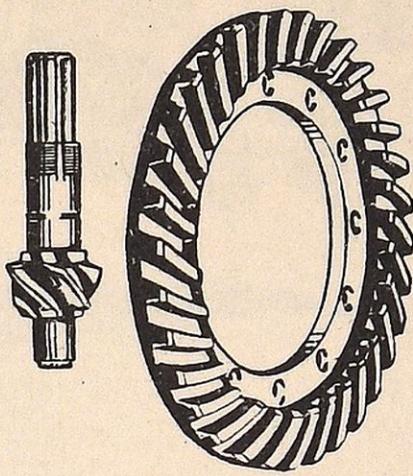
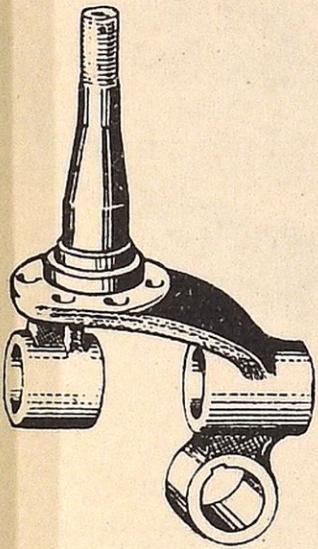
TELEFONO 3017

EIBAR

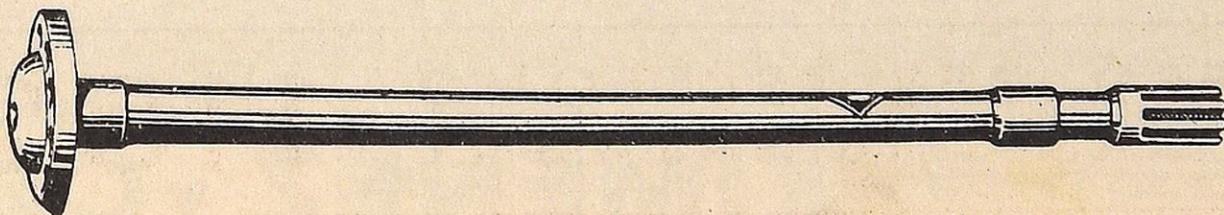
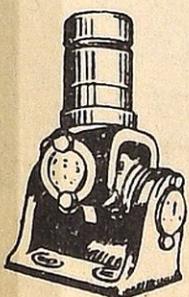
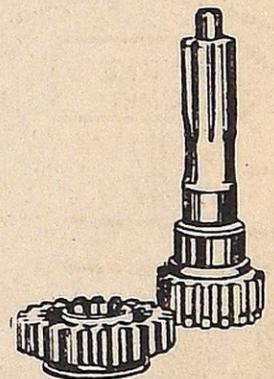
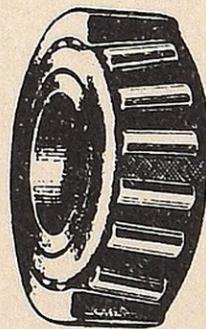
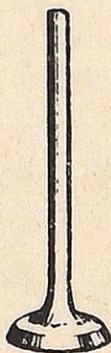
GENERALISIMO, 4

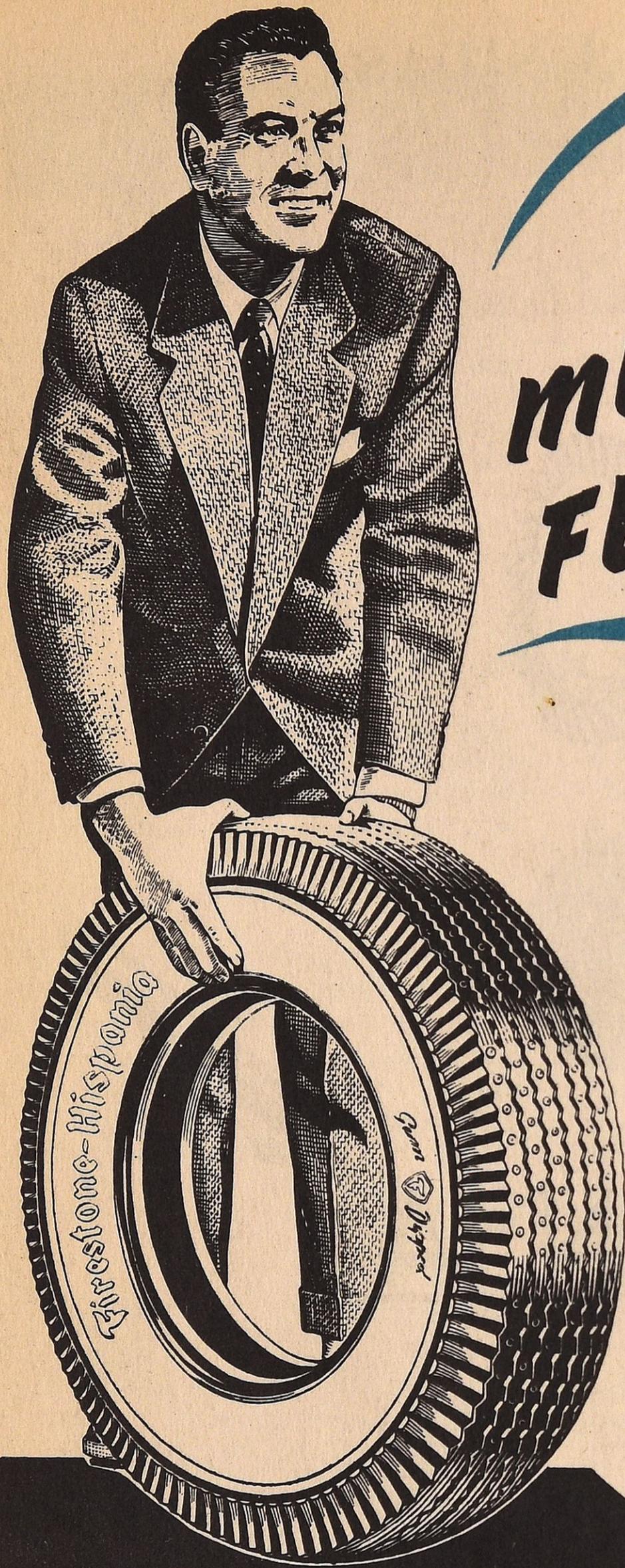
TELEFONO 71.649

TELEGRAMAS INUNSA



# INUNSA





**Son  
mucho más  
FLEXIBLES...**

...las cubiertas Firestone Hispania para turismos, fabricados en 1959. Usted apreciará claramente cómo mejora la comodidad de su automóvil.

En las nuevas cubiertas

**Firestone**

se consigue mayor flexibilidad, sin reducir en nada sus tradicionales condiciones de seguridad y rendimiento máximos.

**Firestone  
Hispania**

**XIMENEZ Y CIA S.A.**  
SAN SEBASTIAN • PAMPLONA • LOGROÑO • TUDELA